Deutscher Bundestag **Drucksache 17/4749**

17. Wahlperiode 10. 02. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ausrüstung des Streckennetzes der Deutschen Bahn AG mit Zugbeeinflussungssystemen

Am 29. Januar 2011 kam es auf der eingleisigen Hauptstrecke Magdeburg–Halberstadt bei Hordorf zu einem folgenschweren Zugunglück, bei dem ein Güterzug und ein Personenzug kollidierten und zehn Menschen getötet wurden. Die bisherige Aufklärung der Unglücksursache hat ergeben, dass der Lokführer des Güterzugs sowohl das Vor- als auch das Hauptsignal der Überleitstelle Hordorf missachtet hat.

In diesem Zusammenhang wurde die nicht durchgängig vorhandene Ausrüstung der Strecke Magdeburg–Halberstadt mit einem System zur Zugbeeinflussung thematisiert. So war der Bahnhof Hordorf nicht mit der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB 90) ausgerüstet. Nach heutigem Kenntnisstand hätte das Zugunglück von Hordorf bei einer entsprechenden Ausstattung der Signale mit PZB 90 verhindert werden können.

Die ungenügende Ausrüstung des Streckennetzes der ehemaligen Deutschen Reichsbahn mit einem Zugbeeinflussungssystem war bekannt und ist eine „investive Altlast“, die auch 20 Jahre nach Vollendung der Deutschen Einheit nicht vollständig beseitigt ist.

Dabei entsprach das System zur Zugbeeinflussung im Netz der Deutschen Bundesbahn bereits Ende der 80er-Jahre dem Stand der Technik; schon 1969 war auf allen Hauptstrecken die Induktive Zugsicherung (Indusi, Vorgängersystem der PZB) installiert. In den 70er-Jahren wurde die Indusi-Ausrüstung auch im Nebenstreckennetz vorangetrieben.

Obwohl seit 1990 rund 25 Mrd. Euro für den Aus- und Neubau des ostdeutschen Eisenbahnnetzes investiert wurden, unterblieb bis heute die Angleichung des Sicherheitsstandards bei der Streckenausrüstung mit einem Zugbeeinflussungssystem. Selbst auf Hauptstrecken, die im Güterverkehr stark genutzt werden, wie der Halle-Kasseler-Bahn, fehlt auf weiten Abschnitten die Zugbeeinflussung.

Das Netzwerk Privatbahnen schätzt den Investitionsbedarf zur PZB-Streckenausrüstung im ostdeutschen Bahnnetz auf rund 50 Mio. Euro.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welcher Rückstand ergab sich bei der Ausrüstung des Streckennetzes der Deutschen Reichsbahn mit einem Zugbeeinflussungssystem zum Stichtag 3. Oktober 1990 unter Zugrundelegung des damaligen Standards im Netz der Deutschen Bundesbahn?

   Wie viele Streckenkilometer des Streckennetzes (untergliedert nach Haupt- und Nebenstrecken) der Deutschen Reichsbahn waren mit einem System zur Zugbeeinflussung ausgerüstet?

   Welcher Ausrüstungsgrad ergibt sich daraus?

2. Wie viele Streckenkilometer rüstete die Deutsche Reichsbahn bis zum 31. Dezember 1993 mit einem entsprechenden System zur Zugbeeinflussung aus (untergliedert nach Haupt- und Nebenstrecken)?

   Welcher Ausrüstungsgrad ergibt sich daraus?

3. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass es sich bei der unzureichenden Ausrüstung des Reichsbahnnetzes mit einem Zugsicherungssystem um eine „investive Altlast“ im Sinne des § 22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes handelt?

4. Welchen wertmäßigen Umfang hatten die „investiven Altlasten“ im Bereich Leit- und Sicherungstechnik – und hier konkret der Nachholbedarf bei der Ausstattung mit Zugbeeinflussungssystemen – im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn zum 31. Dezember 1993, und welcher Teil der festgestellten „investiven Altlasten“ in diesem Bereich konnte bis zum 31. Dezember 2009 abgebaut werden?

5. Welche Strecken der DB Netz AG sind derzeit noch ohne Zugbeeinflussung (untergliedert nach Haupt- und Nebenstrecken)?

6. Welche Strecken in den Regionalbereichen Ost und Südost der DB Netz AG sind derzeit noch ohne Zugbeeinflussung (untergliedert nach Haupt- und Nebenstrecken)?

7. Welche Investitionen wären nötig, um alle Hauptstrecken und die Nebenstrecken der DB Netz AG, auf denen Personenverkehr mit Zugbegegnungen stattfindet, mit einem Zugbeeinflussungssystem auszurüsten?

8. Welche Empfehlungen hat die Lenkungsgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Eisenbahntransport“ beim damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Beseitigung des Investitionsstaus bei der PZB-Streckenausrüstung in Ostdeutschland gegeben?

9. Welchen Zeitplan hat die Lenkungsgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Eisenbahntransport“ zur PZB-Nachrüstung vorgeschlagen?

10. Entsprach das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG aus dem Jahr 2000 den Empfehlungen der Lenkungsgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Eisenbahntransport“?

    Wenn nein, warum hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die DB Netz AG nicht auf die Ergebnisse der Lenkungsgruppe festgelegt?

11. Auf welchen Strecken sollte nach dem „PZB-Lückenschlussprogramm“ die Zugbeeinflussung installiert werden?

12. Welcher Zeitplan war für das „PZB-Lückenschlussprogramm“ ursprünglich vorgesehen, und welche Investitionen wurden dafür eingeplant?

13. Wurde der Zeitplan des „PZB-Lückenschlussprogramms“ eingehalten?

    Wenn nein, warum nicht?

14. Welche Investitionen wurden bis heute für das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG getätigt?
15. In welcher Höhe wurden bisher Bundesmittel für das Programm eingesetzt?
16. In welcher Höhe setzte die Deutsche Bahn AG (DB AG) für das „PZB-Lückenschlussprogramm“ Eigenmittel ein?
17. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass noch Anfang 2008 ca. 1 700 Streckenkilometer mit Reisezugverkehr der im genannten Programm zur Umrüstung vorgesehenen Strecken keine PZB hatten?
18. Wie kommt das BMVBS in der Pressemitteilung vom 1. Oktober 2010 zu der Feststellung, „dass die so genannten investiven Altlasten im Bereich des Sondervermögens Deutsche Reichsbahn vollständig abgebaut wurden“, obwohl bis heute Defizite bei der Sicherungstechnik im ostdeutschen Eisenbahnnetz im Bereich der Zugbeeinflussung fortbestehen?
19. Wie viele Streckenkilometer der im genannten Programm zur Umrüstung vorgesehenen Strecken sind bis heute nicht mit der PZB ausgerüstet worden?
20. Warum bezieht sich das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG nur auf das Hauptstreckennetz?
21. Sind PZB-Ausrüstungen für das Nebenstreckennetz grundsätzlich auch zuwendungsfähig?

    Wenn nein, warum nicht?
22. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die Umsetzung des „PZB-Lückenschlussprogramms“ der DB Netz AG zu beschleunigen?
23. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das „PZB-Lückenschlussprogramm“ von der DB AG eher schleppend umgesetzt wurde?

    Wenn nein, warum nicht?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass es bereits im November 2006 auf der Strecke Magdeburg–Halberstadt zu einem gefährlichen Ereignis im Bahnbetrieb – einem Beinahezusammenstoß zweier Reisezüge – kam?
25. Welche Konsequenzen wurden aus dem Ereignis gezogen?

    Wurde das „PZB-Lückenschlussprogramm“ der DB Netz AG nunmehr beschleunigt umgesetzt?

    Wenn nein, warum nicht?
26. Warum hat das BMVBS nach diesem Ereignis nicht von § 15 Absatz 4 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Gebrauch gemacht und die Ausrüstung mit PZB auf bestimmten Strecken vorgeschrieben?
27. Welche Strecken der DB Netz AG wurden bisher nach § 15 Absatz 4 EBO mit PZB ausgestattet?
28. Plant das BMVBS nach dem Zugunglück von Hordorf die Streckenausrüstung mit PZB nach § 15 Absatz 4 EBO der DB Netz AG als Betreiber der Infrastruktur vorzugeben?

    Wenn nein, warum nicht?
29. Hält die Bundesregierung das vom Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Rüdiger Grube, angekündigte Programm zur PZB-Nachrüstung für ausreichend?

    Wenn nein, welche Ergänzungen hält die Bundesregierung für notwendig?

30. Plant die DB AG nach dem Unglück von Hordorf ein PZB-Programm, das vom Umfang über das bestehende „PZB-Lückenschlussprogramm“ hinausgeht?

31. Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, bei der das Eisenbahn-Bundesamt unter Setzung von Terminen und Androhung von Zwangsgeldern die PZB-Ausrüstung angeordnet hat?

    Wenn ja, um welche Strecken handelt es sich?

32. Warum unterblieb beim Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6 (Ausbaustrecke Halle–Sangerhausen–Eichenberg) die lückenlose Installation der PZB im östlichen Abschnitt Niederorschel–Halle (Saale)?

33. Welche Investitionen wären notwendig gewesen, um das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6, wie dem Stand der Technik entsprechend, vollständig mit PZB auszurüsten?

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die bis heute weitgehend fehlende PZB bei der Halle-Kasseler-Bahn insbesondere vor dem Hintergrund der Bedeutung der Strecke für den Schienengüterverkehr?

35. Hält die Bundesregierung die Regelungen des § 15 EBO – insbesondere Absatz 2 – für reformbedürftig?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche Änderungen hält die Bundesregierung für sinnvoll?

Berlin, den 10. Februar 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333